| | |
|---|---|
| **SENADO**<br>SECRETARIA<br>DIRECCION GENERAL DE COMISIONES | XLIIIa. LEGISLATURA<br>QUINTO PERIODO |
| COMISION DE ASUNTOS LABORALES Y SEGURIDAD SOCIAL | DISTRIBUIDO Nº 2938 DE 1994 |
| JULIO DE 1994 | COPIA DEL ORIGINAL SIN CORREGIR |

# TRABAJADORES DE LA EMPRESA SEVEL S.A.

## Situación empresarial que incide en la estabilidad laboral de sus trabajadores

---

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA COMISION DEL DIA 7 DE JULIO DE 1994

# A S I S T E N C I A

| | | |
|---|---|---|
| **Preside** | : | Señor Senador Jaime Pérez -ad hoc- |
| **Miembros** | : | Señores Senadores Mariano Arana, Carlos Cassina y Wilson Elso Goñi |
| **Invitados especiales** | : | Representantes de los trabajadores de la Empresa SEVEL S.A., señores César Acosta, Miguel Blanco, Orlando Chávez y Directivo del UNTMRA señor Manuel López |
| **Secretario** | : | Señor Néstor T. Cardozo |
| **Ayudante de Comisión** | : | Señor Juan F. Negro |

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 15)

Damos la bienvenida a los representantes del UNMTRA y de los trabajadores de las empresas NORDEX S.A. y SEVEL S.A. Al mismo tiempo, deseo expresarles que estamos a su disposición a fin de escuchar sus planteamientos.

SEÑOR LOPEZ.- Deseamos agradecer el hecho de que nos reciban para hacerles llegar nuestras inquietudes que, lamentablemente, tenemos que volver a reiterar. Digo esto, porque en otras oportunidades hemos concurrido a la Comisión de Legislación del Trabajo de la Cámara de Representantes, en donde expresamos lo que a nuestro modesto entender puede significar, definitivamente, la desaparición de la industria automotriz y, concretamente, de los armadores de autopartes en el país.

Por otro lado, corresponde señalar que tenemos en nuestro poder un material al que adjuntamos algunos titulares aparecidos en la prensa, que de alguna manera puede ilustrar un poco más la información que vamos a brindar.

Los trabajadores de SEVEL S.A., concretamente, hace 15 días que salimos de un conflicto muy peculiar. En una primera instancia, en la evaluación que realizamos con la dirección del gremio y con el comité de base correspondiente, pensamos que podía tratarse de una provocación por parte de la empresa, para llegar a un conflicto que en definitiva beneficiaría la situación que se presentaba en aquel momento, dado que a raíz del decreto No.683 del gobierno argentino, estaba vedada la entrada de automóviles uruguayos en aquél país. Por lo tanto, en los

galpones de SEVEL Uruguay permanecían alrededor de 800 unidades en depósito, lo que significaba que la empresa no tenía necesidad de producir. Consideramos que se trataba de una provocación ya que de doscientos trabajadores de la planta de armado, se despidió a cinco de ellos con el argumento de alcanzar una mejor producción o mejor calidad de producción, siendo que recientemente se había tomado a doce. Después de algunas reuniones que mantuvimos --como dije-- con la Comisión de Legislación del Trabajo, logramos destrabar esa situación y se retomó a los trabajadores que aún les interesaba el trabajo en la empresa. Posteriormente, comenzamos una nueva etapa: la de analizar, junto con la empresa, las distintas normas de trabajo que permitieran mantener la fuente de trabajo y mejorar la calidad de la producción. Pero a raíz de los últimos acontecimientos, nos encontramos nuevamente con el mismo planteo que efectuamos al principio. Además, según tenemos entendido, aún se mantiene el decreto 683 del gobierno argentino, lo que está conspirando contra el normal funcionamiento de la industria automotriz en el país. Extraoficialmente, tenemos versiones de que en SEVEL S.A., con un poco de suerte, tendríamos trabajo por un mes, al igual que el resto de la planta. Tomamos conocimiento de que los trabajadores de NORTEL, en Pan de Azúcar, en la actualidad tienen un mínimo de trabajo y no se les garantiza que en un futuro inmediato la empresa comience a trabajar a pleno, como lo estaba haciendo anteriormente. Cabe señalar que NORTEL realiza los asientos y otros accesorios para SEVEL y NORDEX. Asimismo, queremos significar que la planta de NORDEX está semi paralizada.

SEÑOR BLANCO.- Antes que nada, también quiero agradecerles que nos hayan recibido para tomar conocimiento de la temática que hoy vamos a

exponer.

Deseamos comentar la historia de SEVEL y lo que ella significó para el mercado local. Hasta el año 1992, armamos automóviles. A partir de ese momento, después de la baja de aranceles, se produjo una reconversión de la empresa como tal, y se dedicó directamente a la exportación. En ese sentido, los trabajadores de SEVEL observamos que para poder mantener la fuente de trabajo teníamos que hacer el esfuerzo de mejorar la calidad de la producción de los automóviles a efectos de poder competir en el mercado argentino. De esa forma, pasamos de una producción de 15 automóviles diarios a 30, con un nivel muy alto en cuanto a la calidad. Es así que llegamos a la actual situación, en la que el gobierno argentino, por intermedio del ministro Cavallo, grava las exportaciones uruguayas, con lo que está desconociendo el CAUCE. En él se establece que al Uruguay le corresponde exportar un 5% de la producción argentina, lo que daba un total de 17.000 automóviles. En la actualidad se quiere reducir ese cupo a 6.500, mientras que SEVEL tenía programada, como base de exportación, 7.000 unidades para el año que viene.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Esos 17.000 automóviles corresponderían a SEVEL o a SEVEL-NORDEX?

SEÑOR BLANCO.- Ese sería el cupo que habría para todo el Uruguay, incluyendo a SEVEL, NORDEX y demás.

Entonces, la situación es tal, que al bajarse los cupos a 6.500 unidades, SEVEL quedaría prácticamente sin trabajo, ya que tenía intenciones de preparar 7.000 automóviles para el próximo año. Además, a SEVEL le corresponde el 60% de la producción de las 6.500 unidades, y a Nordex el resto. Debo aclarar que esto aún no ha quedado establecido, pero básicamente esos serían los porcentajes asignados a cada una de las dos empresas automotrices que todavía existen en el país.

Esto nos preocupa mucho porque se trata de la fuente de trabajo de alrededor de 1.000 trabajadores que cumplen tareas en las empresas ensambladoras y autopartistas.

Por estas razones, hemos acudido a esta Comisión para ver qué se puede hacer al respecto. Inclusive, como no conocemos la agenda de la reunión de Presidentes, no podemos saber si este tema será considerado. No obstante, pensamos que sería oportuno que este problema fuera planteado en ese ámbito. También podría citarse al señor Ministro a fin de conocer qué es lo que está haciendo el Gobierno uruguayo con respecto a este asunto.

Concretamente, esa es nuestra inquietud.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Como sabemos, en Nordex y en SEVEL se arma todo el automóvil. Al respecto, quisiera saber qué es lo que viene del exterior y cuál es el aporte que los trabajadores realizan.

**SEÑOR BLANCO.-** En realidad, nosotros ensamblamos todo el vehículo. Los kits, que son las partes de los automóviles --por ejemplo, la chapistería y los motores--, son traídos del exterior. Concretamente,

lo que nosotros hacemos es ensamblar el vehículo en la línea de las chapas. Luego, se pasa al proceso de cataforesis y después se realiza toda la parte de pintura. Por último, el automóvil ingresa a la línea de armado o montaje, que es donde se coloca al auto todos los implementos que lleva para que éste quede en condiciones.

Reitero que lo que recibe la empresa son los kits donde vienen las autopartes o autopiezas. A su vez, dentro del mercado local, también existen autopartistas que abastecen a la empresa de determinado material. Ello nos lleva a afirmar que hay una cantidad importante de gente que trabaja en forma paralela a la industria automotriz.

Pienso que de esta forma he clarificado los conceptos acerca del proceso que se lleva a cabo dentro de la empresa.

**SEÑOR PRESIDENTE.**- Quisiera saber qué se entiende por cataforesis.

**SEÑOR BLANCO.**- Simplemente, se trata de un proceso anticorrosivo para preservar las chapas.

**SEÑOR ELSO GOÑI.**- Deseo saber si nuestros visitantes han tenido algún tipo de contacto con el Ministerio de Industria y Energía, ya que del documento que nos han entregado podríamos deducir que su titular está en contacto con las autoridades argentinas.

**SEÑOR BLANCO.**- Debemos señalar que hasta el momento no hemos tenido contacto con el mencionado Ministerio. No obstante, esa es una de nuestras inquietudes.

**SEÑOR LOPEZ.**- En relación a la pregunta del señor senador Elso Goñi, quiero señalar que cuando se implementaron y se lograron estos cupos para Argentina, tomamos contacto con el Ministerio de Industria y Energía. Inclusive, como organización sindical, firmamos una carta en la cual saludábamos esa iniciativa y expresábamos que nos

comprometíamos a llevar a cabo todo lo que permitiera mejorar la calidad y productividad en el sector, mientras que se permitiese mantener y acrecentar los puestos de trabajo. Asimismo, actualmente estamos gestionando una entrevista con el señor Ministro a fin de plantearle esta inquietud.

Por otro lado, con todo el respeto que sentimos por los señores senadores y teniendo en cuenta la celeridad que requiere este asunto, les solicitamos que, a la brevedad, nos brinden una respuesta o alguna nota al respecto, a fin de que podamos conocer en qué situación se encuentra el tema.

**SEÑOR CASSINA.**- Además, debemos reconocer que el tema ha sido publicado en la prensa, tal como lo demuestra una nota en la que se señala que, luego de algunas dificultades, el actual Ministro de Industria y Energía de nuestro país, el señor Galán, logró entrevistarse en Buenos Aires con algunas autoridades argentinas.

Por otro lado, si convocamos a más de un Ministro a esta Comisión, surgirían algunas dificultades en lo que tiene que ver con la combinación de sus agendas.

**SEÑOR PRESIDENTE.**- Debo señalar que el próximo martes se va a celebrar una sesión extraordinaria del Senado para discutir el tema del Mercosur, por lo que también estará en juego lo relativo al CAUCE, al PEC, etcétera. De pronto, podríamos lograr que concurriera algún Ministro a fin de conocer los puntos de vista de los representantes del Gobierno. Según tengo entendido, el Ministerio de Relaciones Exteriores ha estado vinculado a este asunto. Entonces, si esas autoridades vienen a este Cuerpo, los interesados podrían escuchar el debate, que tendrá que ver con este asunto, así como con el problema de la industria

nacional en general y el agro.

**SEÑOR CASSINA.-** Eso puede ocurrir; pero también podría darse el caso de que no venga ningún Ministro a ese debate.

Por ese motivo, propongo que la Comisión invite para la semana que viene al señor Ministro de Industria y Energía o al de Relaciones Exteriores. Reitero que si invitamos a dos titulares de las Carteras al mismo tiempo, podrían surgir dificultades en sus agendas. Pero en tanto se ha informado por la prensa que el señor Ministro de Industria y Energía ha estado en la Argentina tratando este tema, pienso que podríamos convocarlo. Además, creo que el señor Ministro de Relaciones Exteriores puede tener una agenda más complicada.

Por otro lado, sugeriría que el señor Presidente se comunique con el señor senador Ache a efectos de invitarlo a la sesión de esta Comisión, en virtud de que se desempeñaba como Ministro de Industria, Energía y Minería en el momento en que se negoció el acuerdo anterior; seguramente él podrá darnos alguna información de la que nosotros carecemos. Por lo tanto, me parece que sería útil que el señor senador Ache comparezca junto con el actual Ministro del ramo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que el día jueves vamos a poder tener contacto con alguno de los señores Ministros; luego, sí, estaríamos en condiciones de informar a nuestros invitados acerca de cómo ellos ven el problema. Asimismo, entiendo que la reunión del martes puede ser de interés porque allí se va a discutir todo lo que tiene que ver con las diversas ramas de la industria, el agro, etcétera.

Si bien es cierto que en lo relativo a la industria automotriz se puede decir que ésta aparece con cierto grado de trabajo, teniendo en cuenta precisamente la entrada en vigencia del MERCOSUR, el deterioro que en ella se ha producido es muy grave y lamentable.

SEÑOR LOPEZ.- Desgraciadamente, el sector automotriz ha perdido más de mil puestos de trabajo a raíz del cierre de Lestido, en Nueva Palmira, de Gemo y de Ambrois, empresas que eran muy importantes en el ramo.

Cuando se llegó al acuerdo nosotros creímos tener, por lo menos por dos años, asegurada la fuente de trabajo de las que aún quedan en actividad y que están enumeradas en el documento que les entregamos.

Evidentemente, no está a nuestro alcance el poder resolver este problema, pero creemos que junto a ustedes podremos llegar a una solución que nos permita salir de esta mala situación.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Nos resta agradecer la presencia de los señores representantes de Sevel S.A. y Nordex S.A. y expresarles que estamos a su disposición.

(Se retira de Sala la delegación de SEVEL S.A. y NORDEX S.A.)